

## 船舶事故調査報告書

令和5年3月8日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和4年10月29日 10時00分ごろ
発生場所	沖縄県豊見城市岡波島東方沖 ムーキ灯標から真方位103° 1.0海里（M）付近 （概位 北緯26°08.5′ 東経127°38.4）
事故の概要	ミニボート（船名なし）は、西進中、浅礁に底触して乗り揚げた。 ミニボートは、プロペラ1翼に欠損等を生じた。
事故調査の経過	令和4年10月31日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
<b>事実情報</b> 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	ミニボート（船名なし）、総トン数なし なし、個人所有 約3.0m×約1.36m×約0.38m、ゴム ガソリン機関（船外機）、1.47kW、令和4年9月 （写真1 参照）
	
	写真1 本船
乗組員等に関する情報	操縦者 30歳 操縦免許 なし 同乗者 37歳 操縦免許 なし
死傷者等	なし
損傷	プロペラ1翼に欠損、船外機軸系のシャーピンに折損

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風速 約8.0m/s、視界 良好  海象：波向 北東、波高 0.5～1.0m、潮汐 高潮時</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、操縦者が1人で乗り、同乗者1人を乗せ、釣りの目的で、令和4年10月29日09時30分ごろ沖縄県糸満市西崎展望台付近のビーチから出発した。</p> <p>本船は、沖合約0.5Mにある豊見城市岡波島<sup>おかは</sup>付近の釣り場に向けて西進中、操縦者及び同乗者が同島付近の海域で釣りをしようと思ひ、同島の浅礁に接近したところ、10時00分ごろ同島東方沖30m付近で、船体が波を受けて大きく上下に動揺した際、プロペラが浅礁に底触し、回転しなくなった。</p> <p>本船は、操縦者が、船外機の機関（以下「機関」という。）が運転していることを確認し、シフトレバーを前進としたものの、機関の動力がプロペラに伝達できず、推力が得られない状態となった。</p> <p>操縦者は、船外機のシフトレバーを中立から前進に操作することを何回か試みたものの、本船の操縦ができず、本船が南西方に流され始めたので、別のビーチ付近にいた友人に連絡を取って救助を求め、連絡を受けた友人は、10時21分ごろ118番通報を行った。</p> <p>通報を受けた海上保安庁は、10時28分ごろ、事故現場付近のビーチに所在する救難所等の関係機関に対し、本船の救助活動の協力依頼を行った。</p> <p>救難所の救難所員は、10時32分ごろ水上オートバイ2艇で出動して本船付近に到着し、10時37分ごろ、水上オートバイ1艇は、本船にえい航索を渡してえい航を開始し、11時26分ごろ出発したビーチに帰着した。</p> <p>(図1 参照)</p>  <p>図1 本船が救助された状況</p> <p>操縦者及び同乗者（以下「操縦者等」という。）は、本事故当時、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>(付図1 推定航行経路図 参照)</p>

その他の事項

(1) 喫水に関する情報

本船の喫水は、船首約0.10m、中央部約0.15mであり、船尾に設置された船外機の下端まで深さが約0.52mであった。

(2) 船外機軸系に関する情報

- ① 本船は、操縦者が友人から借用したものであり、船舶所有者が、本事故後、船外機の修理業者に点検を依頼したところ、プロペラをプロペラ軸に挿入した際に、位置決めをするシャーピンが折損していることが確認された。(図2参照)

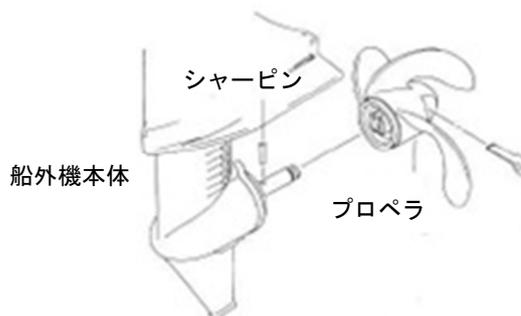


図2 船外機の軸系

- ② シャーピンは、プロペラが衝撃を受けた場合に折損して船外機の機関及び動力伝達部を保護する目的の部品であり、船外機代理店担当者によれば、船外機の使用回転数の範囲においては、同ピンが衝撃を受けない限り、折れるようなことがほとんどないとのことであった。

- ③ 本船は、本事故後、プロペラ1翼の翼先端に欠損が認められた。

操縦者及び同乗者は、本事故当時、本船のプロペラが底触したような衝撃、異音等を感じなかったが、本事故後、船舶所有者が船体及び船外機の確認を行い、プロペラの欠損を認め、3者で話をしたとき、船体が波によって大きく上下に動揺した際、プロペラが底触して船外機軸系のシャーピンが折損したかもしれないという結論に至った。

(3) 操縦者等の操縦に関する情報

- ① 操縦者は、本事故前までは船舶所有者が操縦する本船に同乗しており、本事故当日、自ら本船を操縦することが初めてであったので、航行海域の水深等の状況や本船の喫水を事前に調べることに思いが至らなかった。

- ② 操縦者等は、海面状態が、出発したビーチ付近では平穏であったものの、本事故現場付近において、波が1m近くまで高くなり、岡波島の南方沖では白波が立ち、西方沖では1m以上の波が立つ、複雑な海象であったことを視認していたが、本船が浅礁に乗り揚げるとは予想していなかった。

<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、岡波島東方沖の浅礁付近において、西進中、操縦者及び同乗者が同島付近の海域で釣りをしようと思い、同島の浅礁に接近したことから、船体が波によって上下に動揺し、プロペラが底触して浅礁に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>操縦者は、本事故前までは船舶所有者が操縦する本船に同乗しており、本事故当日、自ら本船を操縦することが初めてであったことから、航行海域の水深等の状況や本船の喫水を事前に調べることに思いが至らなかったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、岡波島東方沖の浅礁付近において、西進中、操縦者が自ら本船を操縦することが初めてであり、航行海域の水深等の状況等を事前に調べることに思いが至らず、操縦者及び同乗者が同島付近の海域で釣りをしようと思い、同島の浅礁に接近したため、船体が波によって上下に動揺し、プロペラが底触して浅礁に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ミニボートの操縦者は、周囲の適切な見張りを行って、プロペラが底触して衝撃を受けるような浅所を避けて航行すること。</li> <li>・ミニボートの操縦者は、乗艇する際、同乗者と共に、救命胴衣を着用すること。</li> <li>・ミニボートの操縦者は、事前に航行する海域の水深の状況や自船の喫水を調べておくことが望ましい。</li> </ul>

付図1 推定航行経路図

